

LB10.483/xi/82

LA  
ROUTE DU SIMPLON.

---

EXTRAIT D'UN JOURNAL DE VOYAGE  
DE L'AN 1811.

---

---

1812.

Rh 401



23/475

## LA ROUTE DU SIMPLON.

---

**L**A nouvelle route du Simplon est une de ces entreprises, dont la conception n'appartient qu'au génie. Ces immenses travaux qui ont ouvert, en moins d'un lustre, les Alpes les plus inaccessibles au commerce, et au passage des armées, surpassent, et par leur hardiesse et par leur perfection, tout ce que les Romains ont fait dans ce genre. L'art de conduire des routes à une élévation de six à huit mille pieds, de manière qu'on puisse les monter et descendre presque toujours au trot, n'était point connu des constructeurs du Colisée. Ils savaient bien réunir des montagnes par des ouvrages gigantesques, en voûtes surmontées les unes par les autres; mais ils

étaient loin de s'imaginer qu'on parviendrait à réduire des montagnes escarpées à une pente douce de deux pouces par toise, et à franchir des abîmes au moyen de ponts d'une seule arche de cent à trois cents pieds d'ouverture. C'est le résultat des progrès que les sciences et les arts ont faits pendant une série des siècles, et il est juste d'en attribuer une grande part à l'institution des ingénieurs des ponts et chaussées en France.

M. Quatremère-Disjonval\* exposa le premier au gouvernement français la possibilité, les avantages, et l'importance d'une communication sûre et directe entre la France et l'Italie par le Simplon. Bonaparte en avait eu le pressentiment, en dirigeant lors de son passage par les Alpes, en 1800 (à la fin de mai) un corps de troupes, sous les ordres du général Bethencourt, par cette montagne.\*\* Ce corps arriva au point de réunion

---

\* Le même qui, d'après les observations faites sur les araignées, a prédit au général Pichegru le succès de son entreprise contre la Hollande, en 1794.

\*\* Ce corps était composé d'une partie de la 112<sup>me</sup> et 44<sup>me</sup> demi-brigade et d'un détachement de troupes

fixé par le général en chef plusieurs jours avant la colonne qui, sous les ordres du général Moncey, avait débouchée en même temps (26 mai) par le St. Gotthard. M. Quatremère-Disjonval faisait près du général Bethencourt le service de chef d'état-major, et dans le rapport détaillé \* qu'il adressa au général en chef de l'armée de réserve (Berthier), sur le passage effectué par le Simplon, il démontra qu'une route, ouverte par cette montagne, abrégerait de quatre-vingt lieues\*\* les communications entre Paris et Milan, et qu'elle offrirait plus d'avantages et moins d'inconvénients qu'une autre qu'on voudrait conduire par le St. Gotthard ou les deux monts St. Bernard, tant à raison de sa moindre élévation

---

helvétiques, formant ensemble 1400 hommes. Ils furent suivis d'un train d'artillerie de huit pièces, du calibre de 3 et 4.

\* en date du 5 messidor an VIII (21 juin 1800).

\*\* Suivant le rapport officiel de la direction des ponts et chaussées Milan est rapproché de Paris, par la route du Simplon, de plus de cinquante heures de marche, en comparant la route actuelle avec ce qui existait il y a dix ans. De même Turin a été rapproché de Paris de quarante-quatre heures de marche par la nouvelle route du Mont-Cenis et de la Maurienne, et par l'établissement de celle de Chambery par Tournus.

et d'un climat relativement moins rigoureux, que par sa position plus centrale entre l'Italie et la France. \*

Bonaparte saisit toute l'importance d'une découverte aussi heureuse. Conquérant de l'Italie, il s'occupa sans relâche de tous les moyens de conserver ce beau pays, que la difficulté d'y porter des secours avait déjà fait perdre plus d'une fois aux Français. \*\*

- 
- \* Suivant M. de Saussure l'élévation du grand St. Bernard au-dessus du niveau de la mer est de . 1,246 toises  
celle du petit St. Bernard . . . 1,125 —  
celle du St. Gotthard . . . . . 1,065 —  
celle du Simplon . . . . . 1,029 —

ou suivant M. Houdouard, inspecteur des travaux du Simplon, 2005 mètres et 6 centimètres ( 6172 pieds 7 lignes). Le climat du Simplon est assez doux pendant l'été, depuis la mi-juin jusqu'au commencement du mois de septembre; ce qui n'est pas le cas sur le Bernard, où les grands amas de neige ne disparaissent jamais, ni sur le Gotthard qui n'est à l'abri d'aucun vent et souvent couvert des brouillards impénétrables.

- \*\* Il y a dix ans qu'il n'existait encore aucune communication sûre et commode entre l'Italie et la France. La politique des rois de Sardaigne s'y opposait. Le chemin le plus fréquenté était celui par le Mont-Cenis; encore n'était il praticable que pour les chevaux, les voitures devaient être démontées. Aujourd'hui l'on peut regarder l'Italie comme réunie à la France par quatre belles routes, dont une seule aurait suffi pour illustrer un règne, savoir celles par le Simplon, le Mont-Cenis, le Mont-Genèvre, et celle de Nice à Gênes, le long de



Par un décret du 20 fructidor an VIII, le général Turreau reçut l'ordre de faire, avec un officier du génie et quelques ingénieurs des ponts et chaussées, la reconnaissance du passage des Alpes, par le Simplon, entre Brieg et Domo d'Ossola, et un autre décret du 19 messidor an IX ordonna déjà le commencement des travaux. M. Céard, ingénieur d'un talent très-distingué, fut chargé d'en dresser les plans et les projets.

Pour mettre la nouvelle route en communication aussi directe que possible avec la capitale, on remonta jusqu'au-delà du Jura, et on chercha les alignemens les plus courts, au sud du lac de Genève et dans le Valais, dans une étendue de plus de quatre-vingt lieues. Elle a été divisée en deux parties; l'une de Morex à Algaby, à la charge du gouvernement français, l'autre d'Algaby à Milan, à la charge du gouvernement italien. Les ingénieurs qui ont fait exécuter et diriger les travaux, étaient, dans la partie française, sous

---

la Méditerranée. Cette dernière, la plus importante sous beaucoup des rapports, est loin d'être achevée.

l'inspection de MM. *Céard*, *Lescot* (mort en 1802) et *Houdouard*, ingénieurs en chef; et dans la partie italienne, sous la même inspection, MM. *Duchesne*, *Cournon* et *Maillard*, et les ingénieurs italiens *Gianella* et *Bossi*. Ils y ont tous immortalisé leurs noms.

La réunion du Valais à l'Empire français, justement regardée comme une usurpation, a été une suite nécessaire de la construction de la nouvelle route par le Simplon. Il aurait été difficile d'établir et de conserver une communication aussi importante à travers un pays étranger. Les mauvaises dispositions des habitans à l'égard de cette entreprise fournissaient un motif de plus. En 1802 on les avait vu former un complot contre ceux qui travaillaient à la route, et empêcher qu'on leur fasse parvenir les approvisionemens nécessaires. \*

---

\* Le Valais qui a été réuni à la France par un décret du 12 novembre 1810, sous la dénomination du département du Simplon, était autrefois divisé dans le haut et le bas Valais, séparés par la petite rivière de Morse, entre Martigny et Syon. Il ne forme, pour ainsi dire, qu'un seul vallon d'à-peu-près quarante-deux lieues de long (en comptant depuis les sources du

## DESCRIPTION DE LA ROUTE.

La nouvelle route commence, comme il a été dit plus haut, dans la chaîne du Jura. Elle a été conduite de Morex, au point culminant, dans la vallée d'Aspe, et de là par la vallée de Dappes à Gex. Il a fallu ouvrir un nouveau passage au col de la Faucille, et surmonter de grands obstacles. De Genève à Evian, on a conservé l'ancienne route par Thonon, ainsi que le pont en pierre sur la Drance. \* Entre Evian et St. Gingulphe la

---

Rhône jusqu'à St. Gingulphe), placé dans l'enceinte des montagnes les plus élevées en Europe, et n'ayant, dans sa plus grande largeur, pas plus d'une lieue d'étendue. D'après une énumération faite au mois de juillet 1811, la population montait à 63,533 sur à-peu-près deux cents lieues quarrées, dont quatre cinquièmes sont occupés par des glaciers, des rochers arides ou des torrens dévastateurs. Ce pays ne tient pas sa célébrité de ses habitans qui ont conservé, jusqu'à ce jour, la physionomie des siècles du moyen âge; ce sont les légions d'Annibal, de César et de Napoléon, qui lui ont valu sa page dans l'histoire; et les passages par le St. Bernard, la Gemmi et le Simplon lui assurent à jamais un grand intérêt.

\* À un quart de lieue de Thonon. Il est fort long et très-étroit. On avait pensé à en construire un nouveau dans un lieu, où le lit de la rivière est moins étendu; mais ce projet devant changer la direction de la route,

nouvelle route suit également encore la direction de l'ancien chemin jusqu'à la Tour ronde, en cotoyant le rivage du lac. Ici des rochers immenses \*, dont les parois presque verticales s'enfoncent dans le lac, fermaient autrefois le passage, et laissaient à peine place à un étroit sentier. A ces rochers, rendus célèbres par la description éloquente de l'auteur de la Nouvelle Héloïse, les ingénieurs français sont parvenus à dérober une route large de 24 à 26 pieds, et élevée de 32 au-dessus du niveau du lac. Des escarpemens quelquefois de 55 mètres de hauteur, des murs de soutènement d'un travail prodigieux, et des ponts en granit d'une construction très-élégante, attestent que cette entreprise n'a été arrêtée par aucun obstacle. C'est sur-tout

---

et lui faire abandonner la ville de Thonon, n'a pas été mis en exécution. La route de Genève à la Tour ronde avait été construite par Charles Emanuel III, dans l'espérance de faire renaître le commerce et l'aisance dans cette partie du Chablais, qui avait beaucoup souffert des guerres du XVI. siècle. Ce prince voulait la continuer et établir une communication avec l'Italie par le grand St. Bernard, mais les Valaisains s'y opposèrent.

\* Les rochers de Meilleraie.

vû du lac, que l'ensemble de ces ouvrages présente un spectacle imposant.

Au-delà de St. Gingulphe, qui était la frontière de la France avant la réunion du Valais, la route continue à suivre, par des contours arrondis, les bords sinueux du lac jusque près de Boveret. À quelque distance de ce village, elle passe à travers le château nommé la Porte de Cé, qui autrefois défendait l'entrée du Valais. Au-delà de ce château, le pays s'élargit, et la route, tracée horizontalement au milieu de belles prairies couvertes d'arbres fruitiers, et d'habitations, ne rencontre plus d'obstacles jusqu'à St. Maurice; où le Valais se trouve tout-à-coup tellement resserré entre deux immenses montagnes (la dent de Morcles et la dent du midi) élevées au-delà de sept mille pieds au-dessus du Rhône, que le pont, jeté sur ce fleuve, occupe la vallée dans toute sa largeur. Ce pont\*, auquel les bases des deux montagnes,

---

\* La continuation <sup>St. Maurice</sup> hardie de ce pont d'une seule arche en pierre de cent soixante pieds d'ouverture, l'a fait attribuer aux Romains; mais il est plus probable qu'il fut construit sous Juste de Silinen, évêque de Syon,

dont je viens de faire mention, servent de culées, appartient au Valais et au pays de Vaud, et réunit ces deux pays.

La distance de St. Gingulphe à St. Maurice est de six lieues de poste. On traverse les beaux villages de Vouvré et de Monthey. Cette partie de la route doit être achevée dans le courant de l'année 1812. À l'entrée de St. Maurice il reste encore un grand rocher à enlever, qui surplombe la route et rend le passage difficile pour les chariots d'une grande dimension. Il reste également encore des ouvrages très - considérables à faire entre St. Maurice et la base du Simplon ; cependant par-tout les plus grandes difficultés ont été applanies, et depuis cinq ans la route est praticable pour les équipages de toute espèce. On a dû faire, en différens endroits, des escarpemens pour enfoncer la route dans le rocher, afin de la garantir des irruptions du Rhône, comme, par exemple, entre Martigny et Syon. On a garanti le voyageur des

---

vers l'année 1482, à l'époque où ce prélat fit rebâtir les villes de St. Maurice et de Martigny.

précipices affreux, tels que ceux aux abords de la Drance\*, et pour défendre la nouvelle route contre les accidens des inondations, elle a été garnie presque par-tout, soit de murs de soutènement, soit de larges fossés. Il faut observer que tous ces ouvrages ont dû être plus pénibles dans un pays, où jusqu'alors on n'avait jamais rien fait, ni pour détourner les torrens, ni pour dessécher les marais.

Depuis St. Maurice jusqu'à Brieg le Valais ressemble à une longue galerie de tableaux. — Les grands accidens de la nature y sont variés, tantôt par des phénomènes sublimes, tantôt par des paysages frais et agréables, dignes du pinceau d'un Gessner. Le Valais rassemble,

---

\* M. COUNTIN dans son tableau des travaux publics en France et d'autres rapportent, qu'aux abords de ce fleuve l'empereur Napoléon, encore premier consul, courut, lors de son passage par le St. Bernard, les plus grands dangers. Je n'ai pas pu vérifier cette anecdote. Les uns la placent aux abords du pont de la Drance du côté de la Bastie, d'autres tout près de St. Pierre. Ces derniers ajoutent que, sans la présence desprit du muletier qui l'accompagnait, l'homme sur lequel reposaient les destinées de la France, aurait infailliblement péri.

comme un écrivain a dit, dans un cadre imposant tout ce que la Suisse présente de pittoresque dans tous les genres. On y trouve réunis, sous le même ciel, tous les contrastes du climat et de la végétation, — les richesses du midi et les horreurs de la zone glaciale. Il forme à la fois la vallée la plus profonde \* connue sur notre globe, et renferme les passages les plus élevés en Europe. \*\* On compte dans son enceinte treize vallées latérales vers le sud, et trois vers le nord, sans compter dans ce nombre les petites inhabitées. Ce qui frappe tous les voyageurs, ce sont ces villages et ces églises qui semblent être sus-

\* La vallée du côté de Brieg est située entre le Finsterarhorn de 15,256, et le Mont-Rosa de 14,580 pieds. Brieg a 2,104 toises d'élévation au-dessus du niveau de la mer, de manière que le parois méridional a 12,596, et le parois septentrional a 11,652 pieds de hauteur. La vallée de Chamoung n'est que de 11,552 pieds plus bas que la cime du Mont-Blanc, celle de la Jungfrau n'est élevée que de 10,422 pieds au-dessus de la vallée de Lauterbrunnen, et celle du Chimborazzo que de 9,982 pieds au-dessus de la vallée de Quito.

\*\* Savoir celui par le St. Bernard 1,246 toises; celui par le Simplon 1,029 toises, celui par la Gemmi 6,985 pieds, enfin le sentier par le Mont-Cervin 10,284 pieds au-dessus de la mer, et par conséquent le plus élevé dans le monde connu.



pendus à plusieurs mille pieds d'élévation sur les flancs des montagnes, et dont l'oeil cherche en vain d'apercevoir les avenues. Il y en a, comme dans la vallée de Loesch, qui sont isolés du reste du monde pendent huit mois de l'année, et d'autres, comme dans la vallée de l'Ouache, auxquels on ne parvient que moyennant des échelles attachées de sursaut en sursaut.

Le Valais est arrosé et dévasté en même temps par le fleuve le plus rapide de l'Europe. La pente du Rhône, depuis les glaciers de la Furca, où il prend sa source, jusqu'au lac de Genève, est de 715 toises. Ce fleuve reçoit toutes les eaux que fournissent les deux chaînes des Alpes, depuis le Simplon jusqu'au Mont-Blanc, et depuis les glaciers de la Furca jusqu'à la dent de Morcles. Parmi les nombreux torrens qui viennent se confondre dans le Rhône, on distingue la Salenche qui forme la belle cascade de Pissevache, le Trient qui descend de la vallée de Valorsine, la Drance qui réunit les eaux qui sortent des glaciers du grand St. Bernard, la Dala qui se précipite par les gorges de la

vallée de l'*Ouache* (Leuk), la Lonza qui arrive par la vallée de Loesch, la Visp qui se nourrit des glaciers du Mont-Rose et du Mont-Cervin, et la Saltine qui vient du Simplon. Un de ceux qui menacent par leurs ravages annuels, et qui entravent le plus les ouvrages de la nouvelle route est *le torrent jaune* au-dessus de Sierres qui, après quelques jours de pluie, produit chaque fois une révolution terrible. Pour éviter son passage on doit rejeter la route sur la rive droite du Rhône, depuis Sierres jusqu'à l'*Ouache*, où le Rhône coule dans un lit très-resserré, et passe sous un pont d'une seule arche en pierre.

Vers Brieg le pays s'élargit. À gauche la vue s'étend dans la vallée du Rhône qui monte jusqu'aux glaciers, entre le Grimsel et la Furca, et à droite l'on aperçoit les premiers ouvrages de la route du Simplon qui s'élève insensiblement, et se perd dans les forêts de sapins et de mélèzes qui couvrent la montagne de Léria. Cette montagne sépare la vallée du Rhône de celle du Ganther.

La route, proprement dite du Simplon, commence à la place formée devant l'église  
de

de Glitz, et se termine sur le territoire du royaume d'Italie à Domo d'Ossola. Suivant les calculs de M. Céard cette distance est évaluée à 65,670 mètres, et celle de Glitz à Evian à 145,800 mètres. La distance de Milan à Genève, par la nouvelle route, est d'environ 74 lieues qui ont été distribuées en  $44\frac{3}{4}$  postes. La traversée du Simplon (15 à 16 lieues) y est comptée pour 11 postes, par rapport à la plus grande fatigue des chevaux. Les relais sont placés dans le Valais de 3 lieues à 3 lieues. (Il n'y en a qu'un seul entre Brieg et Domo d'Ossola, dans le village de Sempione.) La distance de Paris à Genève étant de 105 lieues, celle à Milan, par le Simplon, doit être de 177 lieues.\*

De Glitz au point culminant, dit le plateau, on s'élève de 1,504 mètres en parcourant une longueur inclinée de route de 22,500 mètres, la longueur horizontale directe

---

\* L'Itinerario italiano place les distances de Brieg à Sempione à 21 milles, et celle de Sempione à Domo d'Ossola également à 21 milles, dont 60 sur un degré, ce qui ferait pour tout le passage 17 lieues et demie de France. Cela n'est pas exact. Cette distance n'est effectivement que de 15 à 16 lieues de France.

étant de 10,490 mètres. Suivant M. Houdouard le plateau est élevé de 2,005 mètres 6 centimètres au-dessus du niveau de la mer, 1,692 mètres 5 centimètres au-dessus du lac de Genève, et 1,789 mètres 8 centimètres au-dessus du lac majeur. Du point culminant à Domo d'Ossola, on s'abaisse de 1,707 mètres sur une longueur horizontale de 29,980 mètres environ, et par une pente suivie de 41,400 mètres.

Le passage du Simplon ne présente aujourd'hui, de deux côtés, qu'un plan incliné sans replis, dont l'inclinaison n'excède jamais celle de 6 pouces par toise. En plusieurs endroits elle n'est que de deux pouces. Pour conserver cette légère inclinaison, il a fallu suivre, à la vérité, des longs contours, et fléchir la route selon les sinuosités de la montagne, ce qui importe plus d'une lieue de chemin du côté du Valais, en comparant le nouveau passage avec l'ancien; mais ce détour est bien compensé par les facilités qu'il procure au voyageur qui autrefois, ne pouvant suivre qu'un mauvais sentier très-pierreux, était fatigué par les inégalités continuelles du

terrain. La largeur de la nouvelle route est par-tout de 7 à 8 mètres, et par conséquent suffisante pour le passage de deux voitures de front. Elle a été commencée en l'an IX, et les premières voitures y passèrent le 18 vendémiaire, an XIV.

En partant de Glitz on laisse Brieg à sa gauche, et après avoir passé le premier pont sur la Saltine, on s'élève par une pente douce et uniforme pendant plus de cinq lieues de chemin, en suivant le flanc de la montagne de Léria exposé au midi, ayant à sa droite le torrent de la Saltine. L'ancien chemin serpente dans le fond de la vallée qui porte le nom de ce torrent; le nouveau se jette à gauche, remonte la vallée de Ganther jusqu'à sa naissance, et la contourne en traversant un pont au pied des glaciers qui la terminent. Ce pont est construit en face d'une des plus fortes avalanches du Simplon, mais son placement et la solidité de sa construction le mettent à l'abri de tout accident. On avait percé, près de ce passage, la première galerie, qui a été supprimée depuis. La composition chisteuse de la montagne l'exposait à des fré-

quens éboulemens. Au printems 1808, un grand bloc de rocher, détaché par l'effet du dégel, manqua d'y écraser plusieurs ingénieurs.

Du pont de Ganther jusqu'à la galerie qui porte le nom de Schalbet, les sites changent et se multiplient à chaque pas. À l'extrémité de la galerie, qui est longue de 95 pieds, l'on découvre le chemin jusqu'au sommet du Simplon, et dans le fond une partie de la chaîne méridionale des Alpes. On a en face le Rosboden, glacier qui domine toutes les montagnes voisines, et à ses pieds le profond abîme où la Saltine et la Tavernette se réunissent.

Les glaciers qui avoisinent le plus la route, sont ceux de Tavernette. Ils sont surmontés par le Schönhorn. C'est aux pieds de ces glaciers que se trouve la seconde galerie taillée dans le roc. Sa longueur est de 130 pieds. Ce passage est souvent très-dangereux. On y est exposé à des coups de vent d'une violence extrême, et les issues de cette galerie, nommée de préférence la Galerie des glaciers, sont facilement obstruées par les neiges qui

descendent du Schönhorn. Au mois de mai 1811, quinze jours avant mon passage, une avalanche emporta, tout près de cette galerie (du côté du Valais), huit personnes, et les lança dans l'abîme au-delà de la route. Dans la même année deux officiers français, voyageant en poste, ont été surpris et enfermés dans cette galerie, pendant deux jours, par un éboulement de neige. Heureusement le postillon s'était pourvu de quelques mauvais pains pour rafraîchir ses chevaux, qui servirent à les empêcher de mourir de faim. Pour éviter tous ces dangers il aurait fallu conduire la route dans le fond de la vallée de la Saltine, et remonter ensuite, dans la direction de l'ancien chemin, vers le plateau, ce qui aurait eu l'inconvénient d'une pente excessivement roide, celle de l'ancien chemin étant d'environ de 215 toises.

En sortant de la galerie des glaciers on aperçoit, pour la dernière fois, la vallée du Rhône et les montagnes du Valais qui s'élèvent en gradins jusqu'aux glaciers de la Suisse. Bientôt, après avoir tourné la base du Schönhorn, on atteint le plateau du Simplon. Ce

plateau est un vallon presque circulaire, environné d'arides rochers, au fond desquels s'élève le Rosboden qui a l'air d'un géant assis sur d'immenses glaciers. C'est dans cette triste enceinte que doit être placé l'hospice. Il me paraît que cet établissement serait plus à l'abri de l'intempérie des saisons, si son placement avait été choisi un peu plus bas du côté du midi. On pourrait y réunir le péage qui se trouve établi maintenant de l'autre côté du plateau, et qui est exposé à toutes les bourrasques que les vents du nord et d'est suscitent, dans ce séjour des frimats, pendant huit mois de l'année.

On descend, près de deux lieues, sur une chaussée très-massive, jusqu'au village du Simplon (Simpione, en allemand: Simpelen) qui est 1,620 pieds plus bas que le plateau, élevé de 4,548 pieds au-dessus du niveau de la mer. Sur le revers méridional s'ouvre un profond vallon tapissé de beaux gazons, où se trouve l'hospice provisoire dans un vieux donjon appartenant à M. de Stokalper, le propriétaire à la fois le plus riche et le plus bienfaisant dans le Valais. Avant d'arriver au



village, on traverse deux torrens qui sortent des glaciers du Rosboden, laissant à gauche les énormes masses de neige qui forment la base du Simplon proprement dit, et dont la blancheur éblouissante est encore relevée par la couleur sombre des sapins qui les encadrent.

Bientôt la scène change, — la nature prend un caractère plus sombre; il faut se résigner à errer pendant plus de cinq lieues de chemin dans des défilés qui semblent n'avoir point d'issues, et qui sont à la fois si étroits et si profonds, que les rayons du soleil n'y arrivent que par reflet. Mais on est bien dédommagé des privations qu'on éprouve par les chefs-d'oeuvre de l'art qui se succèdent à chaque pas. De Sempione jusqu'à Domo d'Ossola on s'abaisse de 5,635 pieds environ, sur une route unie comme une allée de jardin, tracée au milieu de rochers, de précipices et de torrens, avec un art et une hardiesse qui effacent tout ce qui a été fait dans ce genre. À une demi-lieue du village la route tourne sur un angle très-aigu, et s'enfonce dans l'étroite vallée de Krumbach toute encombrée de blocs de granit et de gneifs, que les torrens ont détachés des

montagnes. Le Krumbach se perd au milieu de ces débris dans un autre torrent, la Quirna qui descend des glaciers de Laqui, et prend, après cette réunion, le nom de Doveria.

La vallée de Krumbach est suivie de la sombre vallée de Gondo, où l'on pénètre par la galerie d'Algaby taillée dans un massif de granit de 215 pieds de profondeur. Les parois des montagnes s'élèvent et se rapprochent toujours d'avantage, et laissent à peine assez d'espace pour la route qui, à chaque pas, dispute le terrain aux torrens. L'horreur et l'admiration augmentent à la fois, lorsqu'après s'être cru perdu dans ce labyrinthe, l'on se trouve transporté, comme par magie, sur un pont élégant jeté sur le profond abîme qui sert de lit à la Doveria, et embrasse toute la largeur de la vallée. Ce pont en pierre, d'une seule arche, porte le surnom, qu'il mérite, de Ponte alto.

Avant d'arriver dans le village de Gondo on traverse la quatrième galerie, la plus longue de toutes, ayant 683 pieds de profondeur. — 1,200 hommes y ont travaillé pendant 18 mois, et elle a été achevée en 1805. — A l'extrémité

du côté de l'Italie on lit, gravé sur une table de granit, l'inscription très-simple et très-expressive : « *aere italo 1805.* » On aurait pu ajouter avec justice : « *et labore.* » Les deux grandes ouvertures, qui y laissent pénétrer le jour, ont été faites à coups de pique. La voûte est haute et assez large pour que deux voitures puissent s'éviter commodément. Placée dans l'enceinte des plus sublimes horreurs, cette galerie offre un spectacle singulièrement pittoresque, dont on voit tout l'effet, en se plaçant sur l'ancien chemin situé sur la rive droite de la Doveria. La chute de la Frasinone qui se précipite à l'issue de la galerie, de plusieurs cents pieds de haut, dans la Doveria, et le pont magnifique qui franchit en ligne oblique l'abîme, qui reçoit ce torrent, donnent un caractère tout-à-fait grandiose à ce tableau.

Les rochers ne diminuent pas encore. En plusieurs endroits ils ressemblent à d'immenses tours; en d'autres d'énormes blocs de granit détachés menacent d'ensevelir les passans. Il a fallu en étayer beaucoup par de grands massifs de muraille. J'ai traversé ce défilé avec un recueillement mêlé de crainte et de

respect. On est un peu rassuré quand, au milieu de ces horreurs, on aperçoit une auberge et plusieurs petites maisons qui en dépendent, et qui forment ensemble le soi-disant village de Gondo.

À une lieue de Gondo est Icelle, la frontière du royaume d'Italie, où se trouve la douane. Le pays prend, pour quelques moments, une physionomie plus riante. Tout près d'Icelle on voit une cascade d'un très-bel effet formant des grandes nappes d'eau, qui se répètent sur des larges tables de granit. À ce spectacle succède une nouvelle galerie qui, du côté du torrent, ne repose que sur un seul pilastre de granit très-mince en comparaison de l'énorme masse, à laquelle il sert d'appui.

Entre cette galerie et le val di Dovedro les sites changent continuellement du plus au moins pittoresque. On entre dans ce vallon, par un pont en pierre, sur la Cherasca qui, à peu de distance, se réunit à la Doveria. L'oeil, fatigué pendant plusieurs heures des tableaux d'un styl sombre et pittoresque, est agréablement surpris par le beau paysage

de Dovedro. La culture de la vigne et des châtaigniers annonce un autre ciel et un autre climat. Mais bientôt les rochers se rapprochent de rechef, et tout reprend un aspect sauvage jusqu'à ce qu'on arrive au superbe pont de Crévola qui termine les sombres défilés du Simplon. De ce pont on découvre à la fois le beau bassin de Domo d'Ossola, arrosé par la Toccia qui descend du val d'Antigone, et le magnifique amphithéâtre formé par les montagnes qui séparent l'Italie de la Suisse. L'oeil repose avec plaisir sur la colline de Trontano, le Mont-Crestèse, le Mont-Mazéra et plusieurs autres garnis d'élégantes habitations, dont la couleur blanche contraste agréablement avec le vert foncé des châtaigniers qui couvrent les avenues de toutes ces montagnes. Près de Crévola est encore le débouché d'un autre passage des Alpes, savoir de celui par le Gries, un des plus difficiles, mais assez fréquenté, pendant les mois d'été, par les marchands de fromage qui arrivent par le Grimsel.

D'ici à Domo d'Ossola, à-peu-près une lieue de chemin, la nouvelle route est tracée, presque en droite ligne, sur un plan insensible-

ment incliné. A peu de distance de la ville on passe un beau pont de pierre sur la Doveria, dont les six arches suivent la direction oblique du torrent. De Domo jusqu'à Ferriolo, au lac majeur, la route suit, dans une longueur de 46,000 mètres, la vallée de la Toccia, étant alignée sur l'une et l'autre rive de ce fleuve, qu'elle traverse sur des ponts magnifiques, près de Villa, de Pontomazzone et Menangione. Vis-à-vis de Mazzone s'ouvre la vallée du Mont-Rose. La beauté des campagnes devient plus frappante à mesure qu'on s'approche du lac. Entre Ornovasco et Gravelone le pays est tout couvert de prairies.

Depuis Ferriolo jusqu'à Arona, sur la rive occidentale du lac majeur, la route est établie sur un rempart en pierre d'environ 15 pieds de hauteur, et dans une longueur de 30,000 mètres. Les ouvrages en maçonnerie sont de la plus belle exécution. Les murs de soutènement, qui défendent le remblai du côté du lac, sont couronnés dans toute cette étendue par une assise de tablettes en granit. Du côté de terre la route est également garantie par des murs très-massifs, et les eaux échappent

par-tout dans des rigoles en pierres de taille. La route passe par Baveno et Belgirate, où sont établis les relais de poste. Près du premier de ces endroits est la belle carrière de granit rosat d'un grain très-fin, et à peu de distance celle de marbre blanc de Candoglia, qui ont fourni les matériaux pour la cathédrale de Milan. Entre Baveno et Stresa on se trouve vis-à-vis de l'*Isola bella*, moins remarquable par l'architecture assez bizarre de ses palais et de ses terrasses, que par l'effet magique de son site. Parmi les beaux points de vue desquels on jouit de l'ensemble de ce grand paysage, j'ai été particulièrement frappé par celui de Stresa, et d'un autre sur le pont qui reçoit le torrent Terfume à son embouchure dans le lac. La route traverse Arona, la patrie du bienfaisant *Borromée*, et se rend sur le Tessin au-dessous de Sesto. On passe ce fleuve sur des bateaux plats, mais le gouvernement du royaume d'Italie vient d'ordonner la construction d'un pont, dont les piles et les culées seront en pierre. De Sesto la nouvelle route est continuée jusqu'à la réunion avec l'ancienne, qui conduit le voyageur par les

belles et fertiles plaines de la Lombardie , en traversant Somma, Gallarete, Leniano, jusqu'à Milan, où elle aboutit à la porte triomphale , dont la construction a été décrétée, en 1801 , par le gouvernement de la ci-devant république italienne, à la gloire de son fondateur. Elle a été commencée en 1806, et ne pourra guère être achevée avant l'an 1816. Son placement à l'entrée du champ de mars, en face de l'ancien château des Visconti et des Sforza, qui a été dégarni de ses bastions, contribue à rendre ce monument très-imposant.

Je terminerai la description de cette route, unique dans son genre, par une récapitulation des ouvrages qui ont été jugés nécessaires, pour en faire un établissement durable et utile. Les escarpemens extraordinaires faits au col de la Faucille, aux rochers de Meillerie, le long du Rhône dans le Valais, sur la montagne de Léria, au col du Simplon, dans les défilés de Krumbach, de Gondo, de Dovetro, les massifs de muraille qui soutiennent cette route le long du lac de Genève et du lac majeur, et qui la défendent dans les gorges



contre les éboulemens; tous ces fossés pour l'écoulement des eaux, cette quantité de ponts \* et d'aquaducs, et enfin ces six galeries taillées dans le granit le plus dur, — tous ces ouvrages effacent, sans doute, la plupart des monumens de l'antiquité classés dans le nombre des merveilles du monde. Cette route présente, on peut le dire sans exagération, un triomphe continuel des efforts de l'art et de la persévérance humaine sur les plus grands obstacles de la nature. Les galeries seules suffiraient, dans un autre pays et dans un tems moins riche en choses extraordinaires, pour attirer les voyageurs. Parmi les ponts on ne peut s'empêcher d'admirer celui sur la Saltine près de Glitz \*\*, celui sur le Ganther \*\*\*, celui sur la

\* Il y en a 264 entre Milan et Genève, dont 24 dans la partie entre Glitz et Domo d'Ossola.

\*\* Il y a 27 mètres (85 pieds) d'ouverture sur une hauteur de 34 mètres 70 centimètres. Les deux culées sont en pierre réunies par une seule travée en bois de mélèze. C'est le seul pont sur cette route qui soit couvert. Il a été exécuté par M. Houdouard, ingénieur en chef, sur les dessins de M. Céard.

\*\*\* Il est d'une seule travée en bois, appuyé sur deux culées en pierre de 23 mètres 50 centimètres (71 p.) de hauteur, ayant une ouverture de 20 mètres.

Doveria surnommé Ponto alto \*, celui sur le torrent de la Frasinone, à l'extrémité de la grande galerie \*\*, celui sur la Cherassa, à l'entrée de la vallée de Dovedro \*\*\*, le superbe pont à Crévola \*\*\*\*, ceux sur la Toccia à Villa, Massone et Ménagione \*\*\*\*\*, enfin celui sur le Trefiume à son embouchure dans le lac majeur. \*\*\*\*\* Ils sont tous d'une exécution parfaite. Celui qui va être construit sur le Tessia, à sa sortie du lac majeur, les surpas-

\* Dans le val de Gondo. Les culés sont placées sur le roc vif, à une élévation étonnante, et réunies par une seule travée en bois.

\*\* Une seule voûte en pierre, en ligne oblique, d'une construction très-hardie.

\*\*\* Pont massif en pierre d'une structure très-élégante.

\*\*\*\* Ce pont, sous tous les rapports, un des plus remarquables, réunit deux montagnes séparées par la Doveria, et offre, en cas de nécessité, les moyens d'intercepter le passage d'une armée. Il est composé de deux arches en bois, dont chacune a 20 mètres 70 centimètres d'ouverture. La pile, qui soutient ces arches, a près de 100 pieds de hauteur, en y comprenant les fondations. Les deux culées forment des très-grands massifs appuyés contre les rochers.

\*\*\*\*\* Celui près de Villa est en pierre. L'autre, près de Menangione, a 163 pas de long, et est placé sur deux culées en pierre, et dix piles en bois.

\*\*\*\*\* Il est composé de cinq arches en granit blanc, veine de rouge, — d'un travail vraiment admirable.

sera

sera tous en longueur, et son site le rendra un des plus remarquables de tous les ponts qui existent.\*

Si quelque chose peut encore ajouter à l'intérêt qu'inspire cette magnifique entreprise, ce sont les mesures que le gouvernement a prises pour la sûreté des voyageurs. Rien n'a été négligé à cet égard. Il y a de ces grands accidens de la nature qui se joueront toujours du génie des hommes; mais c'est déjà un grand triomphe que d'en diminuer les effets. Les dangers qui resteront permanens, ou plutôt qui se répéteront toutes les années, sont ceux des avalanches dans la partie haute du Simplon, aux pieds des glaciers de Tavernettes, et ceux des encombrements dans les défilés de Krumbach et de Gondo. Lors de mon passage un immense bloc de granit venait d'obstruer le défilé entre Algaby et Gondo. Il n'avait cependant presque pas endommagé la route. Cent cinquante personnes arrivées des villages

---

\* Le gouvernement italien a alloué une somme de 1,060,000 fr. pour la construction de ce pont. Il n'aura pas moins de 56 piles.

de Sempione et de Gondo, étaient d'abord occupées à la déblayer. Il n'y a rien à craindre des avalanches depuis le commencement de juin jusqu'au milieu de l'hiver. Les dangers ne commencent qu'avec le dégel, qui dure de la mi-février jusqu'à la fin de mai. La précaution la plus sage et la plus nécessaire est de ne point risquer le passage du Simplon par une tourmente. Les coups de vent et les bourrasques sont souvent tout aussi dangereux, que les avalanches. Malgré tous ces accidens, il n'arrive cependant guère que le passage soit entièrement fermé, et le service de la diligence de Genève à Milan se fait très-régulièrement. En hiver les voyageurs sont conduits dans des traîneaux. Un nombre d'ouvriers et de chevaux est disposé, à Brieg et à Sempione, pour ouvrir et tracer le chemin, et il y a des entrepreneurs payés par le gouvernement pour le déblayement et des travaux ordinaires d'entretien. Quatre maisons de cantonniers ont été établies sur la pente du côté du Valais, pour servir de refuge aux voyageurs. Chaque cantonnier reçoit 24 louis d'appointement, à condition d'avoir des provision

pendant les mois les plus rigoureux. On a placé du même côté, dans des distances assez rapprochées, des perches hautes de dix à douze pieds, pour désigner le chemin dans le tems des neiges. Il arrive cependant que ces perches disparaissent devant l'affluence des neiges entassées par les vents. Du côté de l'Italie le gouvernement a également fait construire trois édifices assez vastes pour abriter, en cas d'événement, et les voyageurs et leurs équipages. Celui près de la galerie d'Algaby était achevé au mois de juillet 1811. Mais l'établissement le plus considérable et le plus particulièrement digne de la reconnaissance publique, sera l'hospice, qui va être placé sur le plateau du Simplon. Le bâtiment aura trois étages sur 60 mètres de longueur et 20 mètres de largeur. Il sera desservi par quinze personnes, tant chanoines que domestiques qui dépendront de l'hospice du St. Bernard. Le gouvernement français a affecté, à cet établissement, des fonds de terre en Italie, dont les revenus doivent s'élever à 20,000 francs par an. C'est M. Dalève, chanoine du St. Bernard, qui est nommé chef du nouveau couvent, et qui

habite, avec un de ses confrères, provisoirement la maison de M. Stockalper, située dans la vallée du Simplon.

Les dépenses de cette grande entreprise ont dû être, sans doute, extraordinaires. Lorsque les parties encore à faire seront terminées, la route aura coûtée plus de 9,000,000 livres à la France, et au-delà de 7,000,000 au royaume d'Italie, sans comprendre, dans ce calcul, les frais de l'arc triomphal à Milan, qui absorbera à lui seul plusieurs millions. \* Du côté de

---

\* Suivant les comptes rendus publics, les dépenses se sont élevées :

DANS LE JURA : Route du Simplon, entre Morex et le point culminant, dans la vallée d'Aspe, pendant les années 11 et 12 . . . . . 50,000 livr.

DANS LE LEMAN : Du point culminant à Gex, et entre Evian et St. Maurice, pendant les années 11, 12 et 13 . . . . . 529,673 —

DANS LE VALAIS entre Brieg et Algaby, années 9, 10, 12 et 13 . . . . . 5,248,782 —

Pendant les 15 mois de l'an 14 (1806) ' les sommes allouées montaient à . . . . 1,960,000 —

---


TOTAL . . . 5,788,455 livr.

Depuis cette époque de grands ouvrages ont été faits, entre Evian et Boveret, dans différentes parties du Valais et sur le Simplon, et d'autres très-considérables restent à faire. Le gouvernement italien avait dépensé, en 1811, déjà au-delà de 5,000,000 de livres.

l'Italie les dépenses ont été comparativement moindres, quoique les ouvrages se distinguent par une plus grande solidité, et par une plus grande perfection, ce qu'il faut attribuer à l'abondance, à la proximité et à la bonté supérieure des matériaux. On ne peut au reste disconvenir, que la construction de cette route a servi à répandre beaucoup d'argent et d'aisance dans des contrées, où l'industrie et les idées commerciales étaient paralysées par les difficultés que leur opposait la nature, et il ne tiendra qu'aux habitans de ces contrées de trouver dans l'établissement d'une communication aussi facile et aussi importante, une nouvelle et féconde source de prospérité.

---

Il vient d'allouer 1,060,000 livres pour la construction d'un pont sur le Tessin, et en comptant tout ce qu'exigeront encore les ouvrages à terminer, et la continuation de la route jusqu'à Somma, et la réparation de la partie qu'on a conservée: l'évaluation portée à 7,000,000 livres ne sera point exagérée.









1067



